

CO SŁYCHAĆ!

TYGODNIK, ZAWIERAJĄCY STRESZCZENIA KSIĄŻEK I ARTYKUŁÓW, DRUKOWANYCH W WYDAWNICTWACH BRYTYJSKICH, AMERYKAŃSKICH I EWENT. INNYCH --- WYDAWANY NA PODSTAWIE ZEZWOLENIA DOWODCY POLSKIEGO KORPUSU W SZKOCJI z 20/9.40.Nr 2503.

TREŚĆ NUMERU:

NR 23.

Cena 6d

Dzisiaj: 24 stron.

25-VI-1941



Znaczenie wyrazów :

WYRAZY POZIOME.

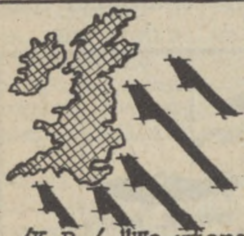
1. Część rośliny; - 3. Inaczej jama; 5. Wielki pisarz polski; 9. Kwiat; - 10. Okres czasu; 11. Zwierz afrykański; 13. Przedstawiciel znanego rodu; 15. Niebezpieczna głębia; 16. Rodzaj głosu; 17. Część twarzy; 18. Przydomek króla polskiego; 19. Ułamek; 20. Pseudonim współczesnego publicysty polskiego; 22. Stopień wojskowy; 25. Ród szkocki; 26. Przyrząd;

WYRAZY PIONOWE.

1. Inaczej fałda; 2. Narty /w języku obcym/; 3. Część doby; 4. Część świata; 5. Pomocnicza część ubioru; 6. Prawosławny obraz święty; 7. Sposób podróżowania; 8. Dramatyczny aktor polski; 12. Tytuł; 13. Spotykane na wystawach; 14. Owady; 19. Ogród; 21. Produkt rybny; 23. Napój alkoholowy; 24. Narzędzie włamywacza.

NAGRODY: 1. Droga wiodła przez Narvik - K.Pruszyński
2. Miesięczna prenumerata "Co słychać"
3. Bitwa Racławicka - T.Lenartowicz /c.d.str.476/

BITWA O BRYTANIĘ.



O jesiennej bitwie nad Londynem pisaliśmy już dwukrotnie w naszym tygodniku.x/ obecnie rozpoczynamy druk streszczenia urzędowego sprawozdania władz brytyjskich z przebiegu tej bitwy lotniczej, jedynej w dziejach wojen, podczas której po raz pierwszy stosowano masowe naloty przez dłuższy okres czasu.

/K.R./ "We wtorek 2o-go sierpnia 194o r. o godz.3.52 pp. premier rozpoczął w Izbie Gmin jeden z owych regularnie powtarzających się przeglądów wojny, do których posłowie w szczególności, a kraj w ogóle, przyzwyczaili sie już oddawna. Tym razem położenie było bardzo poważne. 8-go sierpnia Niemcy, po przeszło miesięcznym okresie działań przeciwko naszej żegludze, przypuścili na naszą wyspę pierwszy z szeregu masowych dziennych ataków lotniczych. Przez dziesięć dni, a zwłaszcza 15-go i 18-go, kobiety i mężczyźni na ulicach angielskich miast, miasteczek i wiosek widzieli harcujące na tle słonecznego nieba samoloty, biorące udział w zawziętej,długiej walce, znanej obecnie pod nazwą Bitwy o Brytanię.

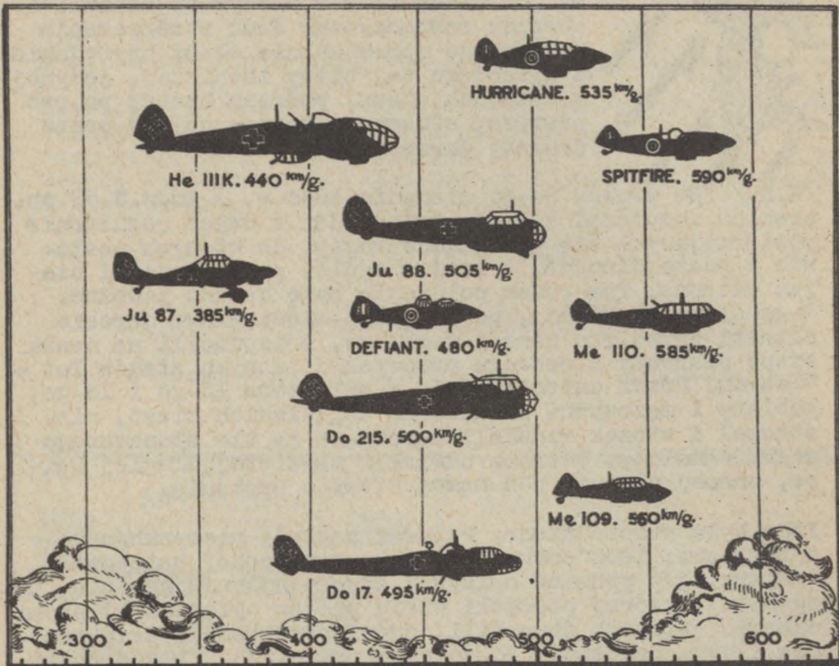
Izba była przepełniona. Panował nastrój niespokojnego entuzjazmu; lecz entuzjazm rósł, a niepokój ustępował w miarę, jak premier opisywał szybko zmieniające się fazy bitwy, której początki wielu posłów oglądało własnemi oczami. Winston Churchill, omówiwszy prace i osiągnięcia floty, przeszedł do wojny w powietrzu. "Każda rodzina mieszkająca na naszej wyspie" - powiedział - "w naszem Imperium, lub nawet gdziekolwiek na świecie....odczuwa gorącą wdzięczność dla lotników brytyjskich,którzy niezmożeni przeciwnościami, niezmęczeni ciągłą walką i śmiertelnem niebezpieczeństwem, swą zręcznością i poświęceniem zmieniają losy świata. W zakresie zmagań ludzkich nigdy tak wielu nie zawdzięczało aż tyle, tak małej garstce".

Premier przemawiał w chwili, gdy bitwa gorzała w całej pełni, bowiem dopiero pod koniec października "Luftwaffe" zaprzestała ataków dziennych i zaczęła opierać się całkowicie na taktyce nalotów nocnych -było to milczące przyznanie się do porażki."

---

x/patrz w nr 1o/4o str.119 "TAKTYKA WOJNY POWIETRZNEJ"wg artykułu mjr ELLIOT'A w amerykańskim LIFE oraz w nr 14/41 str.274 "WRZESNIOWA BITWA NAD LONDYNEM" wg THE SCOTSMAN.

Oto, jak zaczyna się opowiadanie o zwycięskiej dla Anglii, trzymiesięcznej blisko bitwie lotniczej, która miała być przygotowaniem do inwazji, a stała się grobem nadziei niemieckich.



Była to bitwa, jakiej historia nie pamięta. Podczas wojny 1914-1918 r. zdarzały się walki lotnicze, nigdy jednak na tak wielką skalę i nigdy nie miały znaczenia decydującego, gdyż wtedy o wyniku decydowała nie walka w powietrzu, gdzie współzawodniczące siły lotnicze grały rolę ważną lecz przecież drugorzędną, ale piechota poruszająca się ociężale w błotach Flandrii i Sommy. Niemcy posługiwali się pięcioma typami bombowców : Ju.87, Ju.88, He.111, Do.215 i Do.17. Osłonę ich stanowiły myśliwce Me.1o9 i Me.11o. Królewskie siły lotnicze przeciwstawiły im się przy pomocy głównie Spitfire'ów i Hurricane'ów. Tu trzeba słów parę powiedzieć o sposobach naszej obrony. Wybrzeże brytyjskie podzielone jest na odcinki, każdy z nich ma swoje lotniska myśliwskie i swoje dowództwo. Odcinki podlegają wspólnie dowództwu grupowemu, które skolei poddane jest Dowództwu Sił Myśliwskich. Dywizjony znajdują się na lotniskach w rozmaitych stanach pogotowia, a do t.zw. kontrolerów, którzy otrzymują wszystkie potrzebne wiadomości, dotyczące ruchów nieprzyjaciela,

warunków atmosferycznych i stanu dywizjonów, należy wysyłanie na odpowiednie punkty ilości maszyn, potrzebnej do zatrzymania i rozproszenia nalotu, lub do obrony miejsc wrażliwych. W tych warunkach jest rzeczą niezmiernie ważną, aby kontroler otrzymywał jasne, dokładne i na czas dostarczone wskazówki. Dlatego na najwyższą pochwałę zasługuje praca korpusu obserwacyjnego i innych źródeł za bardzo precyzyjne i szybkie meldunki, jakich dostarczali mimo wszelkich przeciwności i trudności.

Celem Niemców było uzyskanie szybkiego rozstrzygnięcia i zakończenie wojny w jesieni lub zimie 1940 r. Uważali prawdopodobnie, że konieczna jest do tego inwazja. Ale przedtem należało zniszczyć lub unieruchomić flotę brytyjską i rozbić zupełnie nasze lotnictwo. 8-go sierpnia przeto rozpoczęli natarcie, które możnaby podzielić na cztery okresy : od 8-go do 18-go sierpnia, od 19-go sierpnia do 5-go września, od 6-go września do 5-go października i od 6-go do 31-go października.

W pierwszym okresie nieprzyjaciel dokonał 26 nalotów. Rozpoczął od atakowania naszej żeglugi przybrzeżnej. 8-go sierpnia natarł gwałtownie na dwa konwoje. 60 maszyn rano i przeszło 100 popołudniu atakowało konwój na wysokości Isle of Wight. Zatopiły dwa statki. O 4.15 pp. przeszło 130 samolotów rozproszyło inny konwój, ale nieprzyjaciel poniósł przytem ciężkie straty. W trzy dni później zaatakował porty Portland i Weymouth, oraz kilka konwoji. Ale jego bombowce nurkujące nie mogły ostać się przed naszemi Hirricane'ami. Mimo to, 12-go sierpnia nad Dovrem pojawiło się 200 samolotów w jedenastu falach, a 150 innych zaatakowało Portsmouth i wyspę Wight. 182 maszyny padły pastwą naszej obrony. W następnych atakach na Portsmouth wzięło udział 300-400 samolotów. Ale nieprzyjaciel, uświadomiwszy sobie siłę naszej obrony, postanowił zniszczyć lotniska myśliwskie i posłał wielkie siły na lotniska południowej i południowo-wschodniej Anglii. Oczywiście, wyrządził pewne szkody, ale za cenę, którą Goering nawet musiał uznać za zbyt wygórowaną. 15-go sierpnia np. strącono 180 maszyn, a od pierwszego dnia bitwy nieprzyjaciel stracił 472 samoloty. Mimo to, atakował nadal ostro, rzucając niekiedy do walki 500-600 maszyn. 18-go sierpnia okazało się, że straty jego wynoszą 697 maszyn, nasze zaś 153, przyczym 60 naszych pilotów zdołało się uratować. Podobne tempo było nie do utrzymania i Goering dał "Luftwaffe" pięć dni wytchnienia.

Najważniejszem zagadnieniem, jakie stwarzała taktyka nieprzyjaciela - polegająca na atakowaniu obiektów przybrzeżnych w celu związania naszych myśliwców, poczem po 30-40 min. następował dopiero właściwy atak na porty i lotniska -

było posiadanie odpowiedniego odwodu myśliwców, gotowych zmierzyć się z głównym nalotem. Przeważnie używano połowy rozporządzalnych dywizjonów przeciwko myśliwcom nieprzyjaciela, reszty zaś przeciwko jego bombowcom. Powodzenie tej taktyki można ocenić przez porównanie strat w pilotach. Stosunek wynosił 7:1 na naszą korzyść.

/dalszy ciąg nastąpi/

PODRÓŻ NA KSIĘŻYC.

W poprzednim numerze rozpoczęliśmy streszczanie ciekawego artykułu na temat możliwości podróży międzyplanetarnych. Obecnie kończymy artykuł, który - mamy nadzieję - stanowić będzie przyjemne oderwanie się od codziennych, wojskowych i politycznych wiadomości i dociekań.x/



/R.W./ Sprawa lądowania jest też zagadnieniem bardzo trudnym. Teoretycznie przy lądowaniu na ziemię należałoby nadać rakiecie ruch dookoła ziemi na wysokości gdzie atmosfera jest dostatecznie rzadka, aby nie spowodować nadmiernego rozgrzania rakiety, poczym zwalniać używając do tego wybuchów mieszanki z przodu rakiety. Ze spadkiem szybkości zaczyna działać siła przyciągania ziemskiego, tak, że rakieta zaczyna powoli zbaczać ze swego kierunku w stronę ziemi. Po osiągnięciu atmosfery dostatecznie gęstej lądowanie może się odbyć zapomocą spadochronów,względnie rakieta może być skonstruowana w ten sposób aby w atmosferze mogła być kierowana jak samolot. Sprawa przedstawiałaby się znacznie bardziej skomplikowanie na ciałach niebieskich nie posiadających atmosfery jak np. na księżycu. Ponieważ jednak księżyc stałby się niezbędną wprost bazą do dalszych "wycieczek", ze względu na swoją małą siłę przyciągania i małą odległość od ziemi, więc z chwilą kiedy podróże międzyplanetarne staną się już praktycznie możliwe, problem lądowania na księżycu będzie wprost musiał doczekać się rozwiązania. Wykorzystanie bowiem księżyca, jako swego rodzaju stacji zaopatrzeniowej, umożliwi dalekie podróże większymi rakietami, a nawet lądowanie na odległych planetach i powrót z nich na ziemię.

Jednym z ciekawych zagadnień jest wytworzenie w rakiecie sztucznej siły przyciągania. Po wydostaniu się bowiem z zasięgu siły grawitacji ziemi, fakt całkowitej utraty ciężaru mógłby spowodować niemiłe, a nawet szkodliwe następstwa. Najlepszym rozwiązaniem byłoby stałe przyśpieszanie ruchu rakiety, co powodowałoby ciągłe przyciskanie wszystkich przedmiotów do tylnej ściany /w tym wypadku

x/ wg "THE ARMCHAIR SCIENCE"

podłogi/ rakiety, podobnie jak to odczuwamy np.w ruszającej do góry windzie. Ten sposób jednak wymaga dalszego zwiększenia zapasu paliwa. Największą jednak dotychczas trudnością jest brak odpowiedniej mieszanki. Do dziś nie udało się wynaleźć mieszaniny wybuchowej, która mogłaby nadać rakiecie potrzebną szybkość. Najlepszym dotychczas znanym środkiem jest mieszanka płynnego wodoru i tlenu, ale szybkość wylotowa tych gazów po wybuchu chociaż bardzo wysoka /ok.4000 m/sek./ wynosi tylko 34% szybkości krytycznej t.j. koniecznej dla pokonania siły przyciągania ziemi. Jednak wolno się spodziewać, że i wynalezienie odpowiedniej mieszanki podobnie jak i pokonanie praktyczne innych trudności, teoretycznie już rozwiązanych jest tylko kwestią niedalekiej przyszłości. A wtedy doczekamy pierwszej podróży międzyplanetarnej.

MAPA ŚWIATA, A CELE WOJNY.



Zupełnie inne rozważania snuje wielki pisarz brytyjski H.G.WELLS na temat powojennej przebudowy świata, niż to, co się czyta w prasie. Wells, wielki idealista marzy o nowej, światowej federacji, opartej na deklaracji praw człowieka, opracowanej przez t.zw.Komisje Sankey'a z początkiem obecnej wojny. Rozpoczęliśmy w nr.22 druk artykułu, który autor na ten temat zamieścił w ostatnim numerze pięknego i na wysokim poziomie stojącego tygodnika francuskiego LA FRANCE LIBRE. Obecnie podajemy dalszy ciąg streszczenia.x/

Pomysły urządzania pokoju wg recept nr 2 mogą wystarczyć tylko ludziom, którzy zamykają oczy na wszystkie potrzeby, ujęte w deklaracji podstawowej koncepcji nr 1. Możecie mówić im, że warunki materialne życia na ziemi zmieniły się zasadniczo w ciągu ostatniego pięćdziesięciolecia, że przestrzeń i odległość nie odgrywają już roli; że wypadki rozgrywają się na całej powierzchni ziemi niemal jednocześnie, że okres niedostatku na świecie się skończył i nadchodzi obecnie okres nadmiaru i, że w tych nowych warunkach niepodobna będzie ludziom żyć w granicach dotychczasowych, pooddzielanych od siebie państw i państewek. Wysłuchują tego bez mrugnięcia okiem ale i bez żadnego wrażenia.

x/ "BUTS DE GUERRE & CARTE DU MONDE" par H.G.WELLS
LA FRANCE LIBRE Nr.7 str.26.

A potem, po chwili milczenia odpowiedzą tonem wyższości, że wtedy, kiedy przerwano im tymi absurdalnymi teoriami tok ich rozważań, właśnie omawiali jak całkowicie rozbroić Niemcy po wojnie, - problem niewątpliwie trudny - i czy dać Wołoszy całe pola naftowe Tołoszy, czy też oddać ich tylko część, i czy nie należało Niemcy rozdzielić w ten sposób aby oddzielić część katolicką od protestanckiej i dać nową granicę strategiczną Jugosławii!

Nie ma w tym przesady. Ta niezdolność zrozumienia istotnych zmian, które zaszły na świecie i ciągła tendencja do powrotu do rzeczy przebrzmiałych, skończonych, minionych, charakteryzują najdobitniej umysłowość ludzką w naszych czasach. Można by się z tego serdecznie śmiać,gdyby nie wielkie niebezpieczeństwa jakie z tego wynikają. Należałoby stale wtłaczać w głowy nie tylko tym starcom, którzy niedługo będą u steru, ale wszystkim ludziom młodym, których umysły zdołali rządcy zaciemnić, jakie są podstawowe założenia obecnego położenia ludzkości. Zniesienie odległości, wzmożenie i udoskonalenie produkcji materiałów wybuchowych, możliwość przeprowadzenia w tajemnicy ogromnych koncentracji sprzętu i rozegrania najbardziej szaleńczej wojny lotniczo-błyskawicznej - to wszystko powoduje konieczność stworzenia zbiorowej, federacyjnej kontroli, rozciągającej się na cały świat, kontroli międzynarodowych środków komunikacyjnych,przedewszystkim lotniczych. Tylko taka kontrola pozwoli na swobodny rozwój wolnej cywilizacji. Nie ma innego rozwiązania.

Czy to coś mówi Czytelnikowi ?

Musimy aż tak daleko posunąć się w kierunku jedności świata. A nawet jeszcze dalej. Tylko dzięki tak szeroko pomyślanemu systemowi kontroli, który - rzecz jasna musiałby obejmować i państwa anglosaskie i Rosję, bo nie uwierzę w możliwość uporządkowania świata bez współudziału tych czynników - zapewni wszystkim ludziom, bez względu na to w granicach jakiego państwa by mieszkali, bezpieczeństwo życia i wolność i możliwość rozwoju i postępu. A stworzenie takiego systemu federacyjnej kontroli nie będzie bynajmniej po zakończeniu tej wojny trudne. Jeszcze jeden warunek należałoby postawić : oto państwa poszczególne musiałyby zrezygnować z prowadzenia wojny gospodarczej z resztą świata i dostosować się do systemu wolnej wymiany, oczywiście dobrze pojętej. Jak w każdym uczciwym interesie musiałyby być obie strony zadowolone z każdej transakcji. Wtedy przed ludzkością

DRAWBEAM	dźwig
DRIBBLE	kapać,skapywać
DRILL	wiertło, wiercić
DRILL JIG	uchwyt wiertniczy.PLATE DRILL SIG płyta wiertnicza
DRILLING	wiercenie
DRILLING MACHINE	wiertarka
DRIVE	pędzić, napędzać,prowadzić pojazd mechaniczny,napęd
DRIVEN	pędzony,napędzany
DRIVER	kierowca,pędzący
DRIVING	pędzący,napędzający
DRUM	bęben
DRY	suchy
DRY BATTERY	sucha bateria elektr.
DRY SUMP	suchy karter
DYNAMO	prądnica

Na skutek żądań licznych Czytelników zamierzamy w najbliższym czasie wydać drukiem cały

SŁOWNIK TECHNICZNY

wydawany dotychczas w pojedyńczych numerach "Co Słychać". Obie części tj. angielsko-polska i polsko-angielska będą liczyły razem ok.80 stron druku. Cena nie przekroczy 1/3.

Dla Czytelników "Co Słychać" zniżka 25%

EAR PHONE	słuchawka telefoniczna,
EARTHING	uziemienie
EBONITE	ebonit
EDGE	ostra krawędź,ostrze,kant
EFFICIENCY	sprawność
ELASTIC LIMIT	granica elastyczności
ELECTRIC	elektryczny
ELECTRIC CURRENT	prąd elektryczny
ELECTRIC HEATING	ogrzewanie elektryczne
ELECTRIC LIGHTING	oświetlenie elektryczne
ELECTRIC ARC WELDING	spawanie elektryczne
ELECTRIC MOTOR	silnik elektryczny
ELECTRICITY	elektryczność
ELECTRODE	elektroda
ELECTROLYTE	elektrolit,nazwa stosowana dla ługu w akumulatorach zasadowych
ELECTRON	elektron
ELEVATOR	dźwig
EMERGENCY GEAR	przekładnia, bieg terenowy
EMERY	szmergiel
EMERY CLOTH	płótno szmerglowe
EMERY PAPER	papier szmerglowy
EMERY WHEEL	tarcza szmerglowa
END-PLAY	luz poosiowy powstały skutkiem zużycia
ENDURANCE	trwałość
ENERGY	energia

SŁOWNIK TECHNICZNY.

ENGINE	silnik, RADIAL ENGINE silnik gwiazdowy, IN-LINE ENGINE silnik rzędowy, DIESEL ENGINE silnik wysokoprężny Dieselá, COMPRESSION IGNITION ENGINE /C.I.E./ silnik wysokoprężny Diesel'a, HOT-BULB ENGINE półdiesel
ENGINE FAILURE	defekt silnika
ENGINE SUSPENSION	zawieszenie silnika
ENGINE TROUBLE	patrz ENGINE FAILURE
ENGENEER	mechanik, inżynier, maszynista
EPICYCLIC GEARING	przekładnia planetarna
EQUATION	/skrót E.Q./ równanie
EXECUTION	wykonanie
EXHAUST	wydech, wydechowy, wylotowy
EXHAUST MANIFOLD	rura /kolektor/ wydechowa
EXHAUST GASES	spaliny
EYE	ucho

DIPSTICK	pręt do mierzenia poziomu oleju w karterze
DIRECT CURRENT	prąd stały
DIRECT DRIVE	napęd /bieg/ bezpośredni
DISK	tarcza okrągła, płaska
DISTRIBUTOR	rozdzielacz
DISSOLVE	roztopić, rozpuścić
DITCH	rów
DITCHING	unieruchomienie pojazdu w rowie
DOG	kieł, sprzęgło kłowe, LATHE DOG sercówka, uchwyt tokarski
DOM HEAD	łeb półokrągły śruby, nita
DOUBLE HELICAL GEAR	koło daszkowe
DOWEL	kołek ustalający
DRAFT	patrz DRAW
DRAFTSMAN	kreślarz
DRAIN	zlewać, spuszczać
DRAIN COCK	kurek spustowy
DRAIN PLUG	korek spustowy
DRAIN TAP	patrz DRAIN COCK
DRAUGHT	siła pociągowa, rysunek, plan
DRAUGHTSMAN	patrz DRAFTSMAN
DRAW	rysować, kreślić, holować, trasować
DRAWING	rysunek, rysowanie, holowanie
DRAWING BOARD	stół kreślarski, deska kreślarska

otwarłaby się nowa droga podczas której spokój,dostatek i stabilizacja przekroczą wszelkie oczekiwania.

A w takim świecie racjonalnie sfederowanym, hołdującym zasadzie wolnej wymiany dóbr, o wspólnym standardzie wolności, czyż potrzebne będą sztywne, twarde granice ? Przecież i tak nie mają one obecnie znaczenia. Samoloty pokonały przestrzeń a wraz z nią i granice. Niestety,te wszystkie argumenty nie przemawiają do przekonania patrioty rurytańskiego. Wydzierają mu marzenie o wielkim imperium rurytańskim, które powstanie w drodze podbojów a uszczęśliwi całą ludzkość. Ale nie będzie już podbojów rurytańskich. Swiat ma dość podbojów i zdobywców.Walczymy tylko dlatego aby się pozbyć zdobywców i to raz na zawsze, zarówno z pośród wrogów naszych, jak i z pomiędzy naszych przyjaciół.

Ale co otrzyma dzielna Rurytania wzamian za utracony sen o "Sławie" ? Zadanie, misja dziejowa tego kraju jest powszechna, jest taka sama jak innych państw i narodów. Rurytania musi zrezygnować z części swej suwerenności na rzecz mającego powstać systemu federalnej kontroli transportów lotnictwa i zarządu bogactwami naturalnymi tego świata. Tylko w ten sposób Rurytania przetrwa czasy burz i zamętu, podobnie jak je przetrwa Arizona i Texas i Stan New York, mające wprawdzie różne cele osobiste, ale zespolone we wspólnym wysiłku dla całości. I tylko w ten sposób będzie można uratować to co w żywej, uciemiężonej Rurytanii jest najważniejsze : jej dzielnego robotnika, jej pracowitego chłopa przed sterylizacją, przed kastracją, przed całkowitym wytępieniem przez brutalną tyranię nazistowską. Rurytania wyswobodzona a jednocześnie nierozerwalnymi więzami połączona z resztą świata, z całym światem,stanie się znowu żywotną jednością narodową i nadal będzie wkładała w ogólny dorobek kulturalny świeżość myśli, bujną i subtelną inteligencję, co do dzisiaj było jej poważnym udziałem w budowaniu postępu świata. Zamknijmy więc atlas i dzisiaj i na zawsze i zapomnijmy o marzeniach o wielkich podbojach i o zmienianiu mapy świata.

KĄCIK HARCERSKI.

Streszczenie "Weekly News Bulletin" of The Boy Scouts Association.

Skauci londyńscy zbierają odznaczenia. Wszędzie chwalą ich odwagę, zaradność w nagłych wypadkach i posłuszeństwo.

Główna Kwatera Londyn wydała nową sprawność skautową : Obserwatora Samolotów. Wymagania następujące :

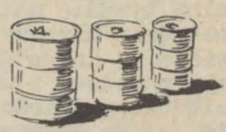
1. Rozpoznać prawidłowo sylwetki samolotów zjawiające się przez 2o sek.każda w polu widzenia - w ilości odpowiedniej do wieku :
   lat 11 - 13 na 3o sylwetek rozpoznać 20
   " 13 - 18 " 31 " " 26
2. Zrobić trzy modele samolotów dla praktycznego celu : ćwiczeń w rozpoznawaniu.
3. Rozpoznawać oznaki na samolotach : brytyjskie /wojskowe i cywilne/ oraz 2 innych krajów.
4. Conajmniej 3 mies. prowadzić dziennik obserwacyj podając liczbę, datę, czas i miejsce, kierunek lotu, rodzaj i numer maszyny, przynależność państwową samolotu oraz stan pogody.

W dniu 3 maja br. nieliczni w tym kraju skauci norwescy /głównie żołnierze z oddziałów norweskich walczących po stronie Anglii/ założyli Norweski Klub Skautowy.

Skauci z Winnipeg w pogoni za "odpadkami" wymyślili nowy sposób. Mianowicie urządzili przedstawienie dla dzieci, gdzie ceną biletów był... zwój starych szmat. Po spieniężeniu przyniosły one skautom amerykańskim 1500 dolarów, które zostały oddane na cele wojny.

MNIEJ PALIWA — WIĘCEJ MIL.

Aktualny przy obecnych restrykcjach paliwa artykuł na temat wyciągnięcia maximum mil z galona benzyny - ukazał się w piśmie THE AUTOCAR. Uprzejmości 3o2 Dyonu Myśliwskiego "Poznań" zawdzięczamy streszczenie tego artykułu, które rozpoczęliśmy drukować w nr 20. Obecnie podajemy zakończenie.x/



/kpt.inż.A.J./ Jest to dobry środek przeciw stukaniu, powoduje bowiem wypromieniowanie części ciepła do wnętrza komory spalania i zamienia go na moc.Przed tym było ono tracone przewodnictwem głowicy i zaworów wydechowych, wywołując tylko wzrost temperatury tych elementów, a co wkrótce prowadzi do wybuchów /detonacji/. Zwykle wysoka temperatura tych części pomaga do detonacji, która staje się przyczyną fali wysokiej temperatury idącej przed czołem płomienia. Jeżeli ten proces posunie się zbyt daleko w pobliżu tego miejscowego wzrostu temperatury, co ma najczęściej miejsce obok zaworów wy-

x/patrz "Co słychać"nr 21 str.422.nr 22 str.

dechowych /i świec -przyp.tłum./ następują samozapłonowe wybuchy jeszcze niezapalonej mieszanki z objawami metalicznego stukania. Mieszanka powinna się palic szybko i zdecydowanie - jednak nie wybuchać. Jest to subtelna różnica, którą nie każdy rozumie. Każda próba użycia większego sprężania, przy tej samej liczbie oktanowej paliwa, kończy się zwykle detonacją. Czy istnieją więc środki zezwalające na zwiększenie sprężania - bez wywołania wybuchów /detonacji/, wysokiej temperatury w cylindrze z stratą mocy z tego tytułu ?

Jest jedna dobra metoda prowadząca do tego celu. Jest to użycie środka przeciw stukaniu. Możemy to osiągnąć pomocniczym gaźnikiem, który da mgłę wodną idącą razem z mieszanką z głównego gaźnika. Dzięki bowiem zapotrzebowaniu ciepła na odparowanie wody zostanie obniżona wysoka temperatura fali na czole płomienia, poniżej krytycznej, przy której powstają wybuchy /detonacje/. Ktoś podejrzliwy - na taką radę może zapytać "Woda"? - "chyba po to by wywołać rdzewienie silnika"? Jednak łatwo wykazać błędność takiego rozumowania, gdy się przypomni, że w spalinach jako produkt uboczny na każdy galon spalonego paliwa jest ponad galon wody w formie pary. Szukając środka antydetonacyjnego Ricardo x/ wykonał szereg prób, w których kierował do cylindra z powrotem spaliny przez chwyt powietrza w gaźniku. Na tej drodze stwierdził możność uzyskania znacznego zwiększenia sprężania, a tym samym i mocy bez objawów detonacji. Powiększył on stopień sprężania z 4.5 : 1 na danym silniku do 7 : 1. Dlatego można przypuszczać, iż w starym samochodzie o stosunku 6.5 : 1 możnaby zwiększyć go bezpiecznie do 8 wzgl.8.5 : 1, prowadząc przewód od wydechu do chwytu powietrza w gaźniku. Autor uważa powyżej opisany środek antydetonacyjny za najlepszy, gdyż najłatwiej go wykonać. x/

Naturalnie, że dla przeprowadzenia tej modyfikacji konieczne jest założenie tłoków wysokociśnieniowych. Właścicielom super-sportowych samochodów sposób ten pozwoli bez zmiany stopnia sprężania - na jazdę bez wybuchów /detonacji/ na obecnym jakościowo gorszym paliwie.

Przy wykonywaniu powyżej opisanej modyfikacji należy sprawdzić by spaliny odprowadzone z powrotem do silnika nie uciekały przez nieszczelności. Mogą się bowiem nagromadzić pod maską silnika i w końcu dojść do wnętrza wozu, nieprzyjemnie oddziaływując na jadących.

---

x/ Uczony angielski światowej sławy specjalista w dziedzinie silników spalinowych. /przyp.tłum./

Dobrym sposobem sprawdzenia szczelności tej dodatkowej instalacji jest napełnienie gaźnika mieszanką paliwa i oleju. Po zapuszczeniu silnika sprawdzić czy nie wydobywa się dym z dołączonego przewodu do chwytu powietrza. Jeśli samochód zaopatrzony jest w filter powietrza należy przewód dodatkowy doń doprowadzić możliwie jak najbliżej gaźnika w miejscu, gdzie niektóre wytwórnie dołączają odpowietrzenie karteru. Należy zaznaczyć,że przy zastosowaniu tylko niektórych z opisanych środków, bez zmiany stopnia sprężania osiągniętego na samochodzie nie nowym, 12 h.p. mocy wzrost wydatku z galona z 28 mil ponad 45 mil, na paliwie Nr.3 /najgorszy gatunek paliwa przedwojennego - przyp.tłum./. Nie stwierdzono przy tym śladów wybuchów /detonacji/. Czytelnicy mogą ocenić ile można osiągnąć małym zachodem w opisanych zmianach. Fakt, że miesięczny przydział 6 galonów - co odpowiadało dawniej 168 milom - daje dzisiaj 270 mil - jest ulepszeniem godnym wzmianki w dzisiejszych czasach.

TRANSJORDANIA I PALESTYNA.

W serii naszych artykułów o Bliskim Wschodzie opartych w znacznej mierze na książce dr B.LEWIS'A p.t. "TURKEY OF TO-DAY" - podajemy dzisiaj kilka słów o kraju, który lada chwila może być terenem działań wojennych.



/T.C.S./ Na południe od Syrii i Libii leży brytyjskie terytorium mandatowe : Palestyna i Transjordania. Transjordania jest autonomicznym państwem arabskim ze stolicą w Amman i z ludnością około 30.000. Rządzona jest przez księcia arabskiego, EmiraAbdallaha, brata zmarłego króla Iraku, Faisala. Kraj jest biedny i na niskim poziomie rozwoju, chociaż w ciągu ostatnich 20 lat dokonano wielkiego postępu. Emir jest lojalnym sprzymierzeńcem Wielkiej Brytanii. Już we wrześniu 1939r.deklarował swą pomoc w następujących słowach: "W tej walce przeciwko uciskowi mój lud stoi po stronie demokracji. Będziemy wspierali naszych demokratycznych sojuszników aż do końca. Każdy z nas jest świadom tego, że los narodów muzułmańskich uzależniony jest od pomocy państw demokratycznych, które rozpoczęły znosić okowy niewolnictwa ludów Wschodu. Bezpośrednia wolność zależy od zwycięstwa demokracji, w przeciwnym razie Wschód byłby bezradny i stałby się łatwym łupem".

Właściwa Palestyna stanowi zachodnią część brytyjskiego

terytorium mandatowego i sąsiaduje z Syrią, Transjordanią, Egiptem i M.Śródziemnem. Posiada około 1 1/2 miliona ludności i kilka dużych miast : Jerozolima, Haifa, Jaffa i Tel-Aviv. W Haifie znajduje się wylot rurociągu idącego od złóż naftowych w Iraku, są tam duże składy ropy naftowej i rafinerie. Nadto Haifa ma doniosłe znaczenie jako brytyjska baza morska. Baza lotnicza znajduje się w Ramleh, a cywilne lotnisko w Szydda.



Pominiemy tu zagłębianie się w smutną historię wewnętrznych spraw palestyńskich. Jak wiadomo,do kraju tego roszczą sobie prawa z historycznych i narodowych względów zarówno Żydzi, jak i Arabowie - i ostatnie 20 lat, a szczególnie 10 lat, stanowi bolesny rejestr walk wewnętrznych i rozlewu krwi. Problem arabsko-żydowski nie został dotychczas w żaden sposób rozwiązany i Palestyna pozostaje nadal pod bezpośrednią kontrolą wysokiego komisarza W.Brytanii, a rozruchy w kraju powodowały konieczność utrzymywania tam dużych sił zbrojnych /w r.1938 wynosiły one: 15 batalionów piechoty,1 kompanię pancerną, eskadrę RAF, nie licząc sił policyjnych. Wypadki z września 1939r. spowodowały kompletną zmianę sytuacji wewnętrznej w Palestynie. Konflikt arabsko-żydowski utracił bardzo wiele na swej ostrości, a Arabowie i Żydzi prześcigali się wzajemnie w deklaracjach lojalności dla sprawy brytyjskiej. Wielu z nich zgłosiło się ochotniczo do wojska. Przystąpienie Włochów do wojny przybliżyło bardzo znacznie groźbę niebezpieczeństwa do granic Palestyny i stało się okazją do odnowienia przez Arabów i Żydów ich deklaracyj walki przy boku Anglii aż do końca. Pierwszy alarm lotniczy, który miał miejsce w lipcu 1940r.,zastał Arabów i Żydów współpracujących w służbie obrony przeciwlotniczej.

TRZY GŁOSY O KRECIE.



Brytyjska opinia publiczna poważnie interesuje się Kretą i znaczeniem jakie ma zdocycie tej wyspy przez Niemców. Poważna prasa bynajmniej nie próbuje zmniejszać niemieckiego sukcesu. Poniżej cytujemy głosy trzech tygodników na ten temat i wnioski do jakich dochodzą publicyści. Na pierwszy ogień podajemy uwagi, zamieszczone w tygodniku "CAVALCADE", znanym z radykalnych wystąpień i nie zawsze życzliwie o polskich sprawach mówiącym. Jak zawsze tak i w tej sprawie pismo to stawia kwestię prosto, lapidarnie i dochodzi do równie prostych, chociaż może nieco uproszczonych wniosków : x/

Wszystkie nekrologi Krety wołają głośno o jednolitość dowodzenia na Bliskim Wschodzie. Opinia publiczna pamięta co mogła działać jednolitość dowodzenia w sprawie "Bismarcka"; jeśli ten dumny pancernik, chluba floty niemieckiej, okręt "nie do zatopienia" spoczął na dnie Atlantyku, to nie tylko dlatego, że ścigały go przeważające siły brytyjskie, ale dlatego, że zcentralizowane dowodzenie pozwoliło Admiralicji na skoordynowanie wysiłku.

Kreta zaś była, niestety, przypomnieniem działań naszych wojsk w Norwegii i w Grecji. Nikt nie zaprzecza bohaterstwu obrońców wyspy. Ale wydaje się niepojęte, jak doświadczenia poprzednie nie mogły wyrobić w miarodajnych kołach zrozumienia konieczności jednolitego dowodzenia. Przecież stworzenie i obrona lotnisk jest dzisiaj kwestią nie mniej ważną niż nowe dostawy samolotów. I nadającą się lepiej niż jakakolwiek inna do centralnego kierowania.

Flota, armia lądowa i lotnictwo współpracowały ze sobą na Morzu Śródziemnym doskonale. Ale współpraca, k o o p e r a c j a, nie jest bynajmniej skutecznym zastąpieniem k o o r d y n a c j i, podporządkowania. Generał Wavell dowodzi armią Bliskiego Wschodu. Ale lotnictwo

x/ "THE LESSON OF CRETE" CAVALCADE nr 170 str.1

podlega niezależnemu dowództwu R.A.F. Jeśli na Dalekim Wschodzie zdołaliśmy jużześrodkować całość dowodzenia w ręku lotnika, generała dywizji Pophama, co znakomicie wzmocniło nasze położenie strategiczne, to na co czekamy w basenie Morza Sródziemnego ? Potrzeba nam zarówno więcej samolotów, jak i jednolitego dowództwa w rejonie śródziemnomorskim.



Mniej uczuciowo a bardziej systematycznie niż cytowane pismo, rozważa bilans obrony Krety spokojny i poważny"STATESMAN AND NATION"x/, który jednak wyprowadza znacznie dalej idące wnioski z zaszłych wydarzeń.

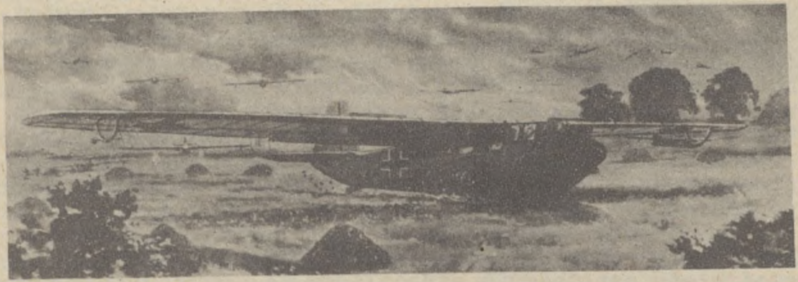
Utrata Krety jest - jak się zdaje - mniejszem nieszczęściem niż sukcesy gen.Rommel'a w Libii. One to bowiem ułatwiły atak na Kretę, którejby było znacznie łatwiej bronić z lotnisk w Bengazi i w Derna. Jednak nie wolno nam zamykać oczu na poważne znaczenie zwycięstwa niemieckiego na Krecie. Dzięki zdobyciu tej wyspy "Luftwaffe" może teraz działać równocześnie przeciwko naszym bazom w Syrii, Haifie, Aleksandrii i Tobruku. Dlatego rozważenie wydarzeń jest nietylko dozwolone, ale poprostu nakazane, bo pozwoli na uniknięcie dalszych niepowodzeń.

Nasuwa się pytanie ile nas kosztuje upadek Krety a raczej kiedy ostatecznie straciliśmy tę wyspę. Odpowiedź jest prosta : z chwilą gdy Dowództwo Lotnictwa na Bliskim Wschodzie zdecydowało, że maszyny bombardujące i myśliwskie, stojące na wyspie muszą być ewakuowane dla uratowania sprzętu przed nieuchronnym zniszczeniem. Ta decyzja przypieczętowała losy Krety i od tej chwili wszystkie wysiłki naszych sił lądowych i morskich były skazane na niepowodzenie. Zarówno dowództwo nasze na Krecie jak i żołnierze zrobili i wytrzymali więcej niż się to wydawało możliwe. A mieli sytuację zgóry już osłabioną przez zaniedbanie przygotowania odpowiedniej obrony i umocnień na wyspie. Maleme mogło być zaminowane, na zachód od Canea i na wschód od Herakleion mogły być lepsze umocnienia a wreszcie wyposażenie załogi w działa plot.artylerię lekką i broń pancerną mogło być mniej "szkicowe". Ale nawet najwydatniejsze wzmocnienie sił lądowych jeszczeby nie zdołało zapewnić powodzenia obrony Krety przed prowadzonymi masowo atakami lotni-

x/"CRETE-CAIRO EXPRESS" w THE NEW STATESMAN AND NATION nr 537 str.569

ctwa niemieckiego, bez silnego wsparcia ze strony R.A.F.

Trudno jest dzisiaj zrozumieć dlaczego w ciągu sześciu miesięcy jakie nas dzielą od zajęcia Krety przez wojska brytyjskie, nie zorganizowano tam większej ilości i lepiej umocnionych lotnisk, lub ostatecznie - dlaczego nie uniemożliwiono Niemcom natychmiastowego używania uchwyconych przez nich lotnisk przez uprzednie ich zaminowanie ? dlaczego Niemcy mogli odrazu po zajęciu Grecji korzystać z tych wszystkich lotnisk na półwyspie, które myśmy na dwa tygodnie przedtym opuścili jako nienadające się do użytku ? dlaczego zdecydowano się na bronienie wyspy siłami lądowymi równocześnie rezygnując z obrony przez lotnictwo ? Nie prędko dostanie się odpowiedzi na te pytania, gdyż działania wojenne trwają na Bliskim Wschodzie i nie sposób teraz bawić się w dociekania.



NIEMIECKI SZYBOWIEC TYPU STOSOWANEGO NA KRECIE. Charakterystyka tego typu jest następująca : waga - 9oo kg, nośność - 8 ludzi z pełnym uzbrojeniem, szybkość - 65 km/godz.. szybkość opadania - 1,2 m/sek., szybkość lądowania - 50 km/godz., długość lądowania - 6-8 m/sek.
/THE ILLUSTRATED LONDON NEWS/

Ale bitwa o Kretę dostarczyła nowych doświadczeń, nowych informacji o niemieckich sposobach walki. Oto Niemcy wsparli paraszutystów wojskami przewożonymi zapomocą szybowców. Straty były wśród nich znaczne, siła uderzeniowa nie wielka. Ale prawdziwym zaskoczeniem dla obrońców było zastosowanie transportowców, które pojawiały się wypełnione ciężko zbrojnym żołnierzem po silnym bombardowaniu i lądowały gdzie się dało, nie bacząc na zniszczenie samolotu. Ta nowa taktyka pozwoliła na dostarczenie ciężkiej broni na miejsca ledwie pochwycone przez spado-

chroniarzy i szybowników. Oddziały które tak lądowały miały stałe, silne wsparcie lotnictwa, które działało i jako artyleria bombardując nasze wojska i kierując ogniem wyładowanych baterii artylerii i wreszcie zaopatrując je w żywność czy amunicję.

Nie wolno zapominać, że piechota nasza broniąc Krety zapewniła dwa tygodnie czasu, które wystarczyły do zlikwidowania rewolty Raszyda Alego w Iraku i do przewiezienia wielu brygad imperialnych z Abisynii do Egiptu i Palestyny. Ale walczyć na Bliskim Wschodzie musimy, pomimo zagadkowego stanowiska Turcji, gdyż jeśli nie utrzymamy linii Cypr-Aleksandria, to oddamy Hitlerowi nie tylko ropę Bliskiego Wschodu, ale jeszcze i poważną szansę ostatecznego zwycięstwa. Kreta nauczyła nas raz jeszcze starej lekcji : Niemcy przeprowadzają swoje "niemożliwe" plany zapomocą "niemożliwych" sposobów.



Tygodnik TIME & TIDE poświęca artykuł zatytułowany "CRETE AND THE CRITICS" /Kreta i krytycy/ porównaniu położenia W.Brytanii obecnie a przed rokiem i przypomina o ciągle istniejącym niebezpieczeństwie inwazji wysp brytyjskich. Ale szczegółową analizę obrony Krety podaje w dalszym artykule x/, który streszczamy:

Pozostawiając na boku pytanie dlaczego broniliśmy Krety nie podobna jednak przemilczeć dalszego pytania : dlaczego nie obroniliśmy tej wyspy ? Oba te pytania właściwie sprowadzają się do jednego. Bo przecież nikt nie uwierzy, by decydowano się na obronę punktu, który jest zgóry nie do utrzymania. Część komentatorów dzieli obronę Krety na dwa okresy. W pierwszym, trwającym około tygodnia były pełne szanse sukcesu dla nas. Dopiero skierowanie floty na inne wody, konieczne z powodów strategicznych zapoczątkowało klęskę. Nie jest to słuszny punkt widzenia, gdyż dzisiaj wiemy już o tym, że w ciągu pierwszych 24 godzin Niemcy zdołali uchwycić drobnymi bardzo siłami Maleme i nigdy z tego punktu nie zostali wyrzuceni.

Co więcej : Maleme, które było ważnym punktem dla wyspy, nie miało garnizonu dość silnego aby przeciwstawić się uderzeniu spadochroniarzy, nie miało odpowiedniej obrony

x/ "WAR FROM THE AIR" from our Military Correspondent w TIME & TIDE nr 23 tom 22 str.476.

plot. i przedewszystkim lotnisko nie tylko nie było zaminowane ale okazało się całkowicie zdatne do użytku dla Niemców.

Smiało można powiedzieć, że brytyjski plan obrony wyspy zapoznawał trzy czynniki o kapitalnym znaczeniu : po pierwsze rozmiary koncentracji lotnictwa, przeprowadzonej przez Hitlera na lądzie greckim, po drugie możliwość wykorzystania lotnisk, które przez nas zostały uznane za całkowicie niezdatne do użytku, po trzecie zupełne nie liczenie się przez Niemców ze stratami w ataku ponoszonymi. Te czynniki powodują, że plany niemieckie powodzą się o ile tylko uda się "Luftwaffe" zachować przewagę w powietrzu, co w danym wypadku nastąpiło.

Uderzenie niemieckie odbywało się według schematu w czterech fazach : 1° bezwzględne bombardowanie pozycji przeciwnika z lotu nurkującego, 2° wyćwiczone oddziały spadochroniarzy atakują ważne punkty, przedewszystkim lotniska, 3° przybywają szybowce z żołnierzami i wreszcie 4° lądowanie samolotów transportowych z wojskiem i ciężkim sprzętem. Natomiast wbrew oczekiwaniom, Niemcy używali nie tylko pierwszorzędnych wojsk uderzeniowych, ale także i innych znacznie słabszych oddziałów oraz posługiwali się starymi samolotami. Wskutek tego straty poniesione przez nich, chociaż bardzo znaczne, nie dotykają jednak wyłącznie najlepszych tylko "Stosstruppen" /wojsk uderzeniowych".

NIEMIECKIE DYWIZJE PANCERNE.

Zawiłe są drogi którymi streszczany przez nas artykuł dojdzie do rąk Czytelników. Ukazał się po raz pierwszy w niemieckim piśmie DEUTSCHE KAVALLERIE-ZEITUNG, stamtąd dostał się na łamy THE FIELD ARTILLERY JOURNAL U.S.A., z którego znowu przedrukował go brytyjski THE TANK x/. Opieramy się na tym ostatnim tekście, jako jedynie dla nas dostępnym i streszczamy ten charakterystyczny głos naszych wrogów o ich postępach w dziedzinie broni pancernej.



W stutysięcznej armii narzuconej nam przez dyktat wersalski nie było czołgów, podobnie jak nie było samolotów i

x/THE TANK - str.297 nr.264 "DEVELOPMENT OF THE GERMAN PANZER FORCE".

artylerii ciężkiej.Broń pancerna ograniczała się jedynie do oddziałów przeciw-pancernych.W tych czasach dla szkolenia załóg przeciwpancernych w zwalczaniu uderzenia wozów bojowych wprowadzano na ćwiczeniach czołgi pozorowane z kartonu i blachy, umieszczone na podwoziu osobowego samochodu. Ale równocześnie stworzono przez to zalążek przyszłej,nowoczesnej broni pancernej przez przeszkolenie drobnej zresztą ilości żołnierzy w owych oddziałach pozorowanych czołgów. Mieli oni - bądź co bądź-do czynienia z motorem i z terenem. Nie wielu z nich zapewne spodziewało się, że w bardzo krótkim czasie bo już w 1935 r. rozpocznie się gorączkowa rozbudowa wojsk zmechanizowanych.

Rozbudowa nie była łatwa. Podczas gdy we wszystkich innych broniach było poddostatkiem i przeprowadzanych doświadczeń i przeszkolonych instruktorów, to dla broni pancernej brak było i jednego i drugiego. W czasie Wielkiej Wojny było w armii niemieckiej wraz ze zdobytymi brytyjskimi czołgami nie więcej niż 45 wozów bojowych na ruchu, a ponadto ociężały i o niewielkim zasięgu czołg ówczesny przemienił się w szybki i zwinny pojazd bojowy, zdolny do pokonywania znacznych przestrzeni. Ten stan rzeczy był dla nas poniekąd korzystny bo zaoszczędził nam balastu w postaci przestarzałych maszyn. Z chwilą rozpoczęcia tworzenia nowoczesnej broni pancernej przyjęto jako podstawę wielką liczbę maszyn. Jako pierwszy typ wprowadzono lekki czołg dwuosobowy, wyposażony w dwa CKM.

Trzeba powiedzieć, że poza starannym przygotowaniem, poprzedzonym odpowiednimi studiami, mieliśmy i szczęście,bo pierwszy,wprowadzony w armii typ czołga okazał się dobry i użytkowy. Jest to szczególnie ważny czynnik skoro się zważy, że wprowadzenie nowego typu osobowego samochodu wymaga około dwóch lat od chwili gdy wóz z deski konstruktora przejdzie w ręce klienta, a conajmniej cztery lata przyjmuje się w wojsku na wypróbowanie zdatności nowej broni. Wskutek tego szczęśliwego rozwiązania konstrukcyjnego można było rozpocząć masową produkcję typu czołga lekkiego i projektowanie czołgów cięższych,uzbrojonych już w połówki. Te maszyny cięższe wystąpiły poraz pierwszy publicznie na defiladzie w dzień urodzin Führera w 1937 r. Równocześnie z zapewnieniem dostawy sprzętu rozpoczęto szkolenie załóg. Z owych, istniejących jeszcze w łonie dawnej,1oo,ooo Reichswehry oddziałów pozorowanych czołgów stworzono w krótkim czasie kadry dwóch pułków czołgów, które,po okresie letnich doświadczeń manewrowych niebawem otrzymały pierwszego rekruta. W następnym roku kadry zostały znacznie rozszerzone.W ten sposób powstała niemal w oczach potężna broń pancerna,której manewry i ćwiczenia terenowe dostarczyły doświadczeń zarówno w za-

kresie wyszkolenia żołnierza,jak i dowodzenia wielkimi jednostkami zmechanizowanymi. Ponieważ zarówno Francja,jak i Czechosłowacja miały silną - stosunkowo - broń pancerną, pierwszym postulatem przy reorganizowaniu naszej armii stało się zapewnienie dostatecznej obrony przeciwpancernej. Tutaj uzyskaliśmy ogromną przewagę,w znacznej mierze dzięki ograniczeniu zbrojeń,narzuconemu nam przez Traktat Wersalski. Bo nasi przyszli przeciwnicy zaniedbali obrony przeciwpancernej opierając się na tym,że my broni pancernej nie posiadamy. Za to my mogliśmy oddziały przeciwpancerne bez żadnych ograniczeń rozbudowywać i dostarczyć im wyborowego sprzętu, gdyż ten rodzaj broni nie był nam bynajmniej traktatowo wzbroniony. A, że wyszkolenie załóg przeciwpancernych jest znacznie łatwiejsze niż wyszkolenie dobrych czołgowców, doprowadziliśmy wkrótce do tego, że nasza obrona ppanc.była bezsprzecznie najsilniejsza. Działka ppanc. są lekkie i niewielkie, mogą być bardzo szybko odczepione od samochodu, przewożącego załogę i ustawione na pozycji,zamaskowanie ich jest nie trudne a przy słabej widoczności w czołgu,nieprzyjacielska broń pancerna nieraz rozpoznaje działko ppanc. dopiero po otrzymaniu trafnego strzału.

Rozwój obrony ppanc.zwrócił uwagę na to czy da się broń pancerną używać zgodnie z doświadczeniami wojny światowej. Doktryna francuska stosowała czołgi tylko dla przełamania ugrupowania przeciwnika i wprowadzenia do akcji własnej piechoty. Oficjalni teoretycy brytyjscy widzieli w czołgach tylko środek dla zaoszczędzenia wielkich ofiar w ludziach. Dopiero nasza,niemiecka,nowa taktyka pancerna,opierająca się na wszechstronnych studiach, dostrzegła, że współczesna broń pancerna dzięki swej potężnej sile ogniowej, ochronie zapewnianej przez pancerz, wielkiej szybkości i ruchliwości w terenie może być czynnikiem decydującym w bitwie,zwłaszcza w razie jej masowego użycia.

Kampania polska potwierdziła w zupełności nasze przewidywania. Wprawdzie o polskich czołgach i oddziałach ppanc. nic się nie mówiło, co mogło doprowadzić do błędnego przekonania, że Polacy byli niedostatecznie uzbrojeni,to jednak nasze dywizje pancerne przyczyniły się walnie do ostatecznego zwycięstwa. Niepowodzenie Polaków /o ile chodzi o broń pancerną/ spowodowane było zaniechaniu użycia większej ilości czołgów.Cały wysiłek pojedyńczych czołgów szedł na marne. Ponadto przyjmowali oni błędnie,że nasze wojska zmechanizowane i zmotoryzowane zostaną zahamowane kiepskimi drogami i trudnym terenem, co okazało się całkowicie fałszywe. Dywizje pancerne parły gwałtownie do przodu i nieraz były o loo km przed własną piechotą.Dzięki temu tyły Polaków były nie tylko atakowane z powietrza ale ustawicznie

zagrożone uderzeniami naszych elementów panc. Bez naszych dywizji pancernych nie byłoby możliwe tak szybkie otoczenie poszczególnych armii polskich i wygranie kampanii.

Tak więc - jeszcze przed uderzeniem na Zachodzie - nasze wojska pancerne wykazały całkowitą sprawność a sprzęt nasz wytrzymał tak próbę ruchu, jak i próbę ognia.

HUMOR BRYTYJSKI.

LAVAL.



O.BERGER /NEWS REVIEW/

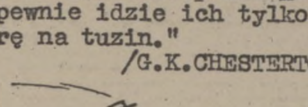
NIECO O IRLANDCZYKACH.

"Poszedłbym chętnie na wojnę" - mówił pewien Irlandczyk, - "gdyby mnie do tego zmuszono".

Jeden z członków parlamentu brytyjskiego wygłosił w Izbie Gmin gwałtowne przemówienie, w którym piętnował wszystkie możliwe występki i nadużycia. Po zakończeniu przemówienia w ferworze usiadł na własnym kapeluszu. Na to zerwał się pewien Irlandczyk i z właściwym temu narodowi poczuciem humoru odezwał się: "Czy wolno pogratulować szczerze Koledze, że siadając na kapeluszu nie miał go na głowie ?"

Irlandczyk zobaczył pierwszy raz grape-fruit. "Cóż to za wielkie pomarańcze; pewnie idzie ich tylko parę na tuzin."

/G.K.CHESTERTON/

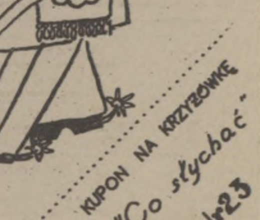


/FOUGASSE/

"NIEMIECKIE UDERZENIE NA BLISKIM WSCHODZIE ZOSTAŁO GRUNTOWNIE PRZYGOTOWANE...."

O.LANCASTER





TERMIN NADSYŁANIA ROZWIAZAN /wraz z kuponem/ do dnia 3 lipca 1941. W razie większej ilości trafnych rozwiązań o przyznaniu nagrody rozstrzygnie losowanie.

Published by Dr. Stefan Kossak, Blairgowrie, Perthshire
Printed by THE MUNRO PRESS LIMITED, PERTH.